



PRO BAHN e.V.

· Beauftragter für Lindau und das Westallgäu · Christian Moritz · Baumannstr.45 · 88239 Wangen

An die
Regierung von Schwaben
Planfeststellungsverfahren, Bereich 2
Fronhof 10

86152 Augsburg

Einwendungen zum

Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für das Vorhaben Maßnahmenbündel im Bahnknoten Lindau, Strecke 5420 Lindau Hbf – Lindau-Reutin und Strecke 5362 Buchloe – Lindau Hbf; Neubau Verkehrsstation Lindau-Reutin, Neubau Abstell- und Tankanlage Lindau-Reutin, Rückbau Abstell- und Tankanlage Lindau-Insel, Einkürzung der Bahnsteige der Verkehrsstation Lindau-Insel, Erneuerung der Stützmauer Seedamm, Elektrifizierung Strecke 5362 Aeschach – Lindau-Insel

06. August 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Pro Bahn Landesverband Bayern e.V. ist Mitglied im bundesweit tätigen, gemeinnützigen Fahrgastverband Pro Bahn e.V. und hat bereits im Planfeststellungsverfahren 2003 / 2004 zum Projekt Lindau21 als Vertreter öffentlicher Belange die Interessen der Fahrgäste vertreten. Auch im laufenden Planfeststellungsverfahren zum **Maßnahmenbündel im Bahnknoten Lindau** der DB Netz AG werden wir die Interessen der Fahrgäste zur Geltung bringen. Hierzu erheben wir die nachfolgenden Einwendungen nach § 18 Satz 2 AEG.

Der Pro Bahn Landesverband Bayern e.V. ist – neben vielen anderen Organisationen – Mitglied in der Initiative Bodensee-S-Bahn und unterstützt deren Einwendungen – Schreiben vom 02.08.2018 – gegen die von der DB Netz AG vorgelegten Pläne voll und ganz.

Zu gegebener Stelle werden wir auf die Einwendungen der Initiative Bodensee-S-Bahn verweisen.

Der Pro Bahn Landesverband Bayern e.V. befürwortet generell die Zwei-Bahnhöfe-Lösung, welche von der DB Netz AG in den ausgelegten Plänen vorgestellt wird, und erkennt an, dass in Lindau-Reutin die Fernverkehrszüge, welche ab 2020 zwischen Zürich und München durchgehend ohne Traktionswechsel verkehren sollen, im vollständig neu zu gestaltenden Bahnhof Lindau-Reutin mit Zügen des Nahverkehrs verknüpft werden sollen, worunter auch die Anbindung der Lindauer Insel fallen wird. Der Pro Bahn Landesverband Bayern e.V. begrüßt, dass alle Personenbahnhofsgleise und die Zulaufstrecken vollständig elektrifiziert werden sollen. Wir erkennen auch an, dass auf der Lindauer Insel ein mindestens sechsgleisiger Knotenbahnhof benötigt wird, um die Linien des Nahverkehrs miteinander zu verknüpfen. Diese Mindestanforderung findet auch in den Plänen der DB Netz AG ihren Niederschlag. Doch zeichnen sich die Pläne der DB Netz AG genau dadurch aus, dass eben nur die Mindestanforderungen linientechnisch berücksichtigt wurden und keinerlei Spielräume mehr bleiben für Verspätungen, Baumassnahmen an den Bahnsteigen selbst, touristische Sonderzüge, hoffentlich wachsenden Güterverkehr oder Bauzüge. Aus Sicht der Fahrgäste kommen weitere Unzulänglichkeiten an den geplanten Bauten hinzu, welche wir nicht hinnehmen können. Deswegen werden wir im folgenden auf bestimmte Punkte der vorgelegten Planunterlagen hinweisen und unsere Forderungen dazu stellen.

Maßnahme A – Neubau Verkehrsstation Lindau-Reutin

A.1 Anzahl der Bahnsteigkanten in Lindau-Reutin

Die DB Netz AG bezieht sich in ihrem Erläuterungsbericht unter 1.1 Kurzbeschreibung der Gesamtmaßnahme auf die Verkehrliche Aufgabenstellung der BEG (VAST) vom 19.09.2013. Dies erscheint uns doch ein wenig lange in der Vergangenheit zurückzuliegen, so dass wir Sie bitten, wenigstens die auf Basis der aktuellen Verkehrsvergaben beruhenden Fahrplanungen, welche im Rahmen der zuletzt abgelaufenen Ausschreibungen zugeteilt wurden, diesem Projekt zugrunde zu legen, aber auch uns mitzuteilen.

Was wir jedoch wissen, ist, dass wir bei der Bahnhofsplannung Lindau-Reutin von zwei Zwangspunkten ausgehen müssen. Diese sind erstens die Kreuzung der zweistündlich verkehrenden Fernverkehrszüge Zürich-München und umgekehrt zum Nullknoten in den Bahnhöfen von Bregenz und Memmingen und zweitens die Fahrplanlagen der Vorarlberg-S-Bahn.

Da insbesondere die Bahn- und Busfahrpläne innerhalb des Vorarlberger Verkehrsverbunds (VVV) in vorbildlicher Weise abgetaktet sind, kann die bereits heute halbstündlich bis zum Lindauer Inselbahnhof verkehrende Vorarlberg-S-Bahn der ÖBB keine anderen Ankunfts- und Abfahrtszeiten im benachbarten Lochauer Bahnhof bekommen als jetzt. Damit ergibt sich für den neuen Halt Lindau-Reutin der Vorarlberg-S-Bahn die Besonderheit, dass sich etliche Vorarlberg-S-Bahnen bei geringfügiger Verspätung des Zuges aus Bregenz im neuen Bahnhof Lindau-Reutin kreuzen werden. Die Verfasser des Abschnitts 2.4.3 Planungsalternativen B 1 und B 2 im Erläuterungsbericht schreiben vollkommen zu Recht, dass die Verbindungskurve zwischen dem Lindauer Inselbahnhof und Lindau-Reutin zweigleisig ausgelegt bleiben muss, da sich in diesem Abschnitt planmäßig die Züge der Vorarlberg-S-Bahn begegnen.

Der neue Reutiner Personenbahnhof soll aber nur drei Bahnsteigkanten für durchgehende Züge bekommen. Zieht man nun in Betracht, dass sich die Fernverkehrszüge von München nach Zürich und umgekehrt zur vollen Stunde in der vorarlbergischen Landeshauptstadt Bregenz kreuzen sollen – sogenannter "Nullknoten" –, dann hat man für den Fall, dass der Fernverkehrszug aus München vier bis fünf Minuten verspätet ist, für eine Kreuzung bei gleichzeitigem verspäteten Planhalt in Lindau-Reutin kein Bahnsteiggleis mehr zur Verfügung. Natürlich wird dem internationalen Fernverkehrszug seitens der Netzdisponenten Vorrang eingeräumt werden. Dies bedeutet jedoch in der Konsequenz, dass in einem solchen Falle die Verspätung des Fernverkehrszuges aus München maximal auf die Vorarlberg-S-Bahn übertragen wird, welche erst dann aus dem Lindauer Inselbahnhof abfahren können, wenn der Fernverkehrszug nach Zürich das Bahnhofsgleis in Lindau-Reutin verlassen haben wird. Wenn die S-Bahn Vorarlberg zeitgleich mit ihrem S-Bahn-Gegenzug sowie zusammen mit den im Verspätungsfall des aus München kommenden, sich in Lindau-Reutin mit seinem Gegenzug kreuzenden Fernverkehrszügen in Lindau-Reutin halten könnte, könnte unter Nutzung des lobenswerterweise auch bis Lochau vorgesehenen Gleiswechselbetriebs die S-Bahn Vorarlberg nur mit minimaler Verspätung, bedingt durch den eingeleisigen Abschnitt Lochau-Bregenz, in Bregenz ankommen.

In den Planunterlagen konnten wir keine Hinweise auf Fahrplansimulationen vorfinden, welche berücksichtigen, dass ein Grossteil der Züge auf dem Netz der DB AG nicht zur geplanten Minute am vorgesehenen Bahnsteig ankommen. Wir bitten Sie, beim Vorhabensträger entsprechende Simulationsergebnisse für die gesamte Strecke von München bis Zürich im Fernverkehr unter Einbeziehung von Nah- und Güterverkehr einzuholen. Für Verspätungen der Züge im Zulauf auf die Lindauer Bahnhöfe besteht jedoch eine recht hohe Wahrscheinlichkeit, weil die Strecken zwischen St.Margrethen, Bregenz und Lochau sowie zwischen Radolfzell, Friedrichshafen und Lindau-Aeschach eingeleisig sind. Sogar beim derzeit baustellenbedingt über die zweigleisige Kemptener Allgäubahn umgeleiteten Fernverkehr finden sich derzeit sehr oft nicht durch Baustellen verursachte Verspätungen, siehe https://www.zugfinder.de/zuginfo.php?zugnr=EC_192, um nur eine Verbindung der heute vier täglichen zu nennen.

Der Fernverkehr München-Zürich zwischen München-Pasing und Geltendorf, später sogar bis Buchloe, wird oft hinter verspätet aus der Münchner Stammstrecke kommenden S-Bahnen herfahren müssen. Und weil sich auf der durchweg eingeleisigen, 108 km langen Strecke zwischen Buchloe und Hergatz über Memmingen sowie aus der eingeleisigen Strecke zwischen Lochau und St.Margrethen alleine schon für den internationalen Schienenpersonenfernverkehr eine grundsätzliche Verspätungsanfälligkeit ergibt, fordern wir, den Bahnhof Lindau-Reutin mit zwei Mittelbahnsteigen und vier Durchfahrtsgleisen zu errichten. Möglicherweise wird die noch einzuplanende vierte durchgehende Bahnsteigkante in Lindau-Reutin sogar öfter benötigt werden für den Fernverkehrszug aus München als die dafür vorgesehene, vorhandene Bahnsteigkante in Bregenz.

A.2 Länge der Bahnsteigkanten in Lindau-Reutin

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass zu den hohen Feiertagen an Weihnachten, Ostern, auch Pfingsten, aber insbesondere zum Oktoberfest in München die heutigen EC-Züge mit 10 und mehr Waggons den deutschen

Streckenabschnitt befahren, während die EC-Züge bisher im Lindauer HBF bei Traktionswechsel für den österreichischen und schweizerischen Streckenabschnitt häufig um zwei Waggons der zweiten Klasse ergänzt werden, um der zwischen Lindau und Zürich höheren Nachfrage als auf dem deutschen Streckenteil gerecht zu werden. Der bei der Einweihungsfeier zum Spatenstich des Bauvorhabens ABS 48 in Memmingen am 23.03.2018 vorgestellte, zukünftig zwischen Zürich und München seitens der SBB zum Einsatz kommende Neigetechnik- Triebwagen der Reihe ETR 610 / RABe 503 hat 4 Waggons der zweiten Klasse, einen Speisewaggon und zwei Waggons der ersten Klasse. Damit entspricht er genau dem Angebot der heutigen Standard-ECs auf dem deutschen Streckenteil. Wenn also heute bei hoher Reisendennachfrage einfach nur zwei oder drei Waggons an den lokbespannten Zug angekoppelt zu werden brauchen, siehe auch <https://abload.de/image.php?img=treibenbraz201138kult.jpg> oder auf <http://www.bahnbilder.de/bild/deutschland-bahnhöfe-l---q~lindau/606582/als-in-den-eurocity-zügen-zwischen-münchen.html>, wird man ab 2020 kurz nach dem Fahrplanwechsel zu Weihnachten bereits die Triebwagen der ETR 610 / RABe 503 in Doppeltraktion bis München fahren lassen müssen. Eine solche Zugkomposition hat eine Länge von 374,8 m, siehe https://de.wikipedia.org/wiki/Alstom_ETR_610, und ragt damit 14,8 m über die neuen Fernbahnsteige des neuen Knotenbahnhofs Lindau-Reutin hinaus, siehe Unterlage A 4, Seiten 2 und 3. Man wird also mindestens eine Tür am Ende oder Anfang des Zuges für eventuelle Aussteigende sperren müssen, und je nachdem, wie die Zugkomposition zum Halten kommt, werden es auch mehr als zwei Türen sein müssen. Wir fordern daher für die Fernbahnsteige das UIC-Standardmass von 400 m Länge, damit auch Doppeltraktionen der ÖBB-Railjets uneingeschränkt dort eingesetzt werden können. Denn wer weiss schon, ob die ÖBB nach Elektrifizierung der Allgäubahn nicht lieber von Vorarlberg aus planmässig über München nach Wien fahren wollen als über den Arlberg – zumindest bei einer Sperrung der Arlbergstrecke wird dies der Fall sein, und die ÖBB werben überdies immer noch mit einem Bild der Lindauer Hafentmole für ihr Produkt, siehe <https://www.öbb.at/de/entdecken/fernreisen-österreich/wien-bregenz>. Deswegen nehmen auch wir an, dass die ÖBB über kurz oder lang ihren Railjet wieder bis zum Lindauer Inselbahnhof werden durchbinden wollen, wie dies in der Vergangenheit bereits geschah, wie z.B. auf dem folgenden Foto zu sehen ist: <http://www.bahnbilder.de/bild/deutschland-bahnhöfe-l---q~lindau/499938/1116-227-mit-ihren-railjet-wagen-fährt.html>.

A.3 Länge der Bahnsteigüberdachungen in Lindau-Reutin

Trotz einer Länge des einfachen ETR 610 / RABe 503 von 187,4 m plant die DB Station & Service nur mit einer Bahnsteigüberdachung von 80 m an Gleis 801. Wenn der Lokführer gut zielen kann, bringt er die beiden Waggons der ersten Klasse sowie den Speisewagen dort zum Stehen. Die Reisenden der restlichen vier Waggons bei einfacher bzw. der restlichen 11 Waggons bei Doppeltraktion stehen dann ggf. im Regen, wenn sie im Knotenbahnhof Lindau-Reutin ausgestiegen sind. Wir fordern daher eine Mindestlänge von 200 m für die Bahnsteigüberdachung an Gleis 801 sowie eine vollständige Überdachung der Bahnsteige an den Gleisen 802, 803 und 804, falls nicht ein neuer Mittelbahnsteig für den Fernverkehr errichtet wird. – Was die Niederschläge angeht, werden wir im Abschnitt zur Massnahme D noch näher darauf eingehen und wollen an dieser Stelle nur betonen, dass es in Lindau wegen seiner Lage direkt vor den Alpen zu häufigen und starken Niederschlägen kommt, so dass der Schutz der Ein-, Aus- und Umsteiger vor den Unbilden des Wetters einen sehr hohen Rang einzunehmen hat, jedenfalls höher als anderenorts.

A.4 Zugänge zu den Bahnsteigen in Lindau-Reutin

Neben der zu geringen Gleiskapazität und der zu kurzen Bahnsteige und Überdachungen im neuen Reutiner Bahnhof bemängelt der Fahrgastverband Pro Bahn auch die unzureichende Zugänglichkeit des Mittelbahnsteigs. Wir erkennen an, dass beim vorhandenen, hohen Grundwasserstand eine Personenunterführung unter den Bahnsteiggleisen hindurch deutlich teurer kommt als eine Personenüberführung. Gleichzeitig bedauern wir, dass deswegen der zwischen den Gleisen 801 und 802 bis 804 umsteigende Fahrgast statt einer Höhe von 4,35 m (Unter-) eine Höhe von 6,15 m (Überführung) zu überwinden hat, siehe S.21 im Erläuterungsbericht, was einem mehr als 40-prozentigen Höhenunterschied entspricht. Viele Menschen werden die Überwindung dieser Höhe als beschwerlich empfinden, entspricht sie doch dem Höhenunterschied von mehr als zwei Stockwerken in den meisten Wohnbauten. Doch der Vorhabensträger will nur eine einzige Personenüberführung errichten, welche nur über jeweils eine Treppe und einen Aufzug an Gleis 801 sowie zwischen den Gleisen 802 bis 804 erreichbar wäre. Dabei sollen die Fahrkörbe der Aufzüge nur 1,1 m breit und 2,1 m lang sein, siehe A.7.9 im Erläuterungsbericht auf S.30. Wir verweisen darauf, dass es damit ausgeschlossen ist, mit drei Fahrrädern incl. Fahrern gleichzeitig oder nur mit einem Tandem den Aufzug zu nutzen, siehe nur als Beispiel <http://schauff.de/schauff/index.php?language=d&action=fahrrad&typ=&label=&gender=female&id=1606&jahr=2018>, dass es bereits spezielle Fahrradtransportwaggons auf der Verbindung Lindau – Stuttgart sowie spezielle Fahrradzüge von Lindau über Kempten nach München gibt, und dass die gesamte Bodenseeregion den Fahrradtourismus im Zusammenhang mit der Bahn fördert, siehe z.B. <https://www.bodensee-ticket.com/fahrrad/>. Zusätzlich verweisen wir auf die Erfahrungen, welche auf barrierefreie Umsteigemöglichkeiten angewiesene Fahrgäste regelmässig machen: Die Aufzüge in den Bahnhöfen sind häufig defekt, und dann über Wochen, bis Abhilfe geschaffen werden kann. Deswegen fordern wir anstelle von Aufzügen 4 m breite, überdachte Rampen, auch

wenn diese bei einer zu überwindenden Höhendifferenz von 6,15 m wohl über 120 m lang werden müssten. Damit diese langen Rampen von den Fahrradfahrern auch befahren werden können, um zügig umsteigen zu können, fordern wir eine Ausweisung je eines Fahrradweges beidseits der Rampen auf dem Bahnsteig sowie auf den Rampen selbst. Damit es am unteren Ende der Rampe keine Unfälle bei sich begegnenden Fahrradfahrern gibt, sollte der von der Rampe herunter kommende Radler nach rechts um die Rampe herum auf den Radweg am Bahnsteig geleitet werden, und der zur Rampe fahrende Radler auf dem Bahnsteig links entlang der Rampe fahren müssen, um an deren Ende nach einer 180-Grad-Wende auf die Rampe auffahren zu können.

Die Personenüberführung soll laut Planunterlagen, siehe A.7.5 Ingenieurbau im Erläuterungsbericht auf S.28, nur 3,2 m breit ausfallen. Damit in der Personenüberführung jeweils zwei mit Gepäck oder Fahrrädern ausgestattete Personen an zwei ebenso ausgestatteten vorbeigehen und dazu noch Radler fahren können, fordern wir eine Mindestbreite von 7 m, auch, um den Fussgängerverkehr vom Radlerverkehr trennen zu können. Wieso werden die Treppen mit 4 m Breite geplant, und die Personenüberführung nur mit 3,2 m ? Bei einer Breite von 3,2 m kann man gerade einmal drei Fussgänger mit Gepäck einander ungehindert begegnen lassen.

In Übereinstimmung mit den Einwendungen der Initiative Bodensee-S-Bahn fordern wir darüber hinaus, die Personenüberführung nicht westlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes zu errichten, wie im Erläuterungsbericht auf S.22 oben angeführt, sondern östlich davon, da nur östlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes genügend Raum zur Errichtung eines Busbahnhofs zwischen der Bregenzer Strasse und Gleis 801 besteht. Wir bitten Sie, den Vorhabensträger hierauf hinzuweisen und ihn um eine Stellungnahme zu bitten, ob diese Entscheidung mit der Stadt Lindau im Bodensee abgestimmt wurde. Denn auch die Lindauer wünschen sich bessere Übergänge zwischen den Verkehrsträgern Bus und Bahn: „Weiterhin wünschen sie sich eine Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrssysteme und im Rahmen der Planung Bahnhof Reutin eine Stärkung des Berliner Platzes als Verknüpfungspunkt für alle Verkehrsmittel“, siehe Abschnitt 9.3 in

https://www.lindau.de/stadt/media/custom/2715_1012_1.PDF?1497421235 sowie auf S.156 im Haltestellenkonzept desselben Links folgende Massnahme: „M26 Beibehaltung Lage ZUP und Herstellung starker Knoten Berliner Platz“

Diese Massnahme wird im 2. Nahverkehrsplan 2021 der Stadt Lindau im Kapitel 11.1.2 auf den Seiten 84 bis 86 sehr gut verdeutlicht, siehe https://www.lindau.de/stadt/media/custom/2715_671_1.PDF?1482152425. Und auf S.96 derselben Quelle heisst es: „Die Verknüpfung zu den Regionalbussen am Bahnhof Reutin soll hier ebenfalls Berücksichtigung finden. Der Standort Bahnhof Reutin soll als Mobilitätsdrehschreibe eine bestmögliche Verknüpfung aller Verkehrsmittel in Lindau ermöglichen.“

Ein weiterer, ganz aktueller Hinweis auf die Ergänzung des zukünftigen Reutiner Bahnhof um einen Regionalbusbahnhof findet sich in der Presse: https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-lindau/lindau_artikel,-kreistag-einig-uns-liegt-der-%C3%B6p-nv-am-herzen-arid,10911203.html

Maßnahme B – Neubau Abstell- und Tankanlage Lindau-Reutin

Es ist kein Umfahrgleis für Güterzüge vorgesehen, was aber mit einer Länge von 750 m auch von der Breite her ohne weiteres zwischen den Bahnsteiggleisen 801 und 802 einfügbar wäre, wenn dazwischen nicht besser ein Mittelbahnsteig zu errichten wäre, wie von uns im vorhergehenden Abschnitt nachgefordert. Aber auch zwischen dem neuen Personenbahnhof Lindau-Reutin und den Behandlungs- wie auch Abstellanlagen für Nahverkehrszüge wird sich der Platz für ein 750 m langes Überholgleis für Güterzüge finden lassen.

Schliesslich fehlt noch mindestens ein Abstellgleis für Bauzüge, denn alle 15 Jahre sollten die Weichen erneuert werden, wovon es in den Lindauer Bahnhöfen ja weiterhin Dutzende geben wird. Auch der Gehölzrückschnitt entlang der Bahnstrecken sowie die Wartung der Oberleitungen müssen regelmässig erfolgen. Darüber hinaus liegt der nächste Bahnhof mit verfügbaren Abstellgleisen in Aulendorf, also 65 Bahnkilometer von Lindau entfernt, bzw. in Memmingen, 85 Bahnkilometer von Lindau entfernt, bzw. in Kempten, 89 Bahnkilometer von Lindau entfernt, denn der 24 km entfernte Friedrichshafener Stadtbahnhof wurde schon „optimiert“, so dass dort meistens nur der Kiesganzzug zwischen Rossberg und schweizerischen Empfängern in Warteposition steht und ein Umfahrgleis frei bleiben muss.

Was die hohe Grundwasserlage im Bereich des neuen Personenbahnhofs Reutin, der geplanten Zugbehandlungsanlagen und der Abstellanlagen in Lindau-Reutin anbetrifft, geht der Vorhabensträger nur von Höchstständen bis zum Jahr 2012 aus. Dass auch danach noch Extremwetterereignisse stattfanden, wie z.B. https://www.all-in.de/marktoberdorf-und-region/c-polizei/polizei-ticker-zur-hochwassersituation-im-allgäu-und-südschwaben_a1354068 oder <http://www.allgäu-hit.de/Bodensee-Lindau-Unwettereinsätze-im-Landkreis-Lindau-Feürwehren-in-Lindau-Lindenberg-und-Wasserburg-im-Einsatz-article10005779.html> berichteten oder für 2016 in <http://www.bodensee-hochwasser.info/> verzeichnet wurde, blendet die DB Netz AG damit aus. Wir raten daher, die wasserbelastenden Anlagen wie z.B. die Zugreinigungsanlagen und die Tankstelle um 1,5 m bis 2 m höher anzulegen als geplant, damit Öl- und Schmutzabscheideanlagen selbst bei Hochwasserlagen noch wirksam bleiben können.

Maßnahme D – Einkürzen der Bahnsteige der Verkehrsstation Lindau-Insel

Aus den Dokumenten D_7_Bauwerksplan.pdf und D_4_Bauwerksverzeichnis.pdf der DB Netz AG wird am eindrücklichsten deutlich, wie sehr der heutige Lindauer Hauptbahnhof zum zukünftigen Lindauer Inselbahnhof zu rechtgestutzt werden soll. Während die Verlagerung der Abstellgleise und der Diesellok tankstelle nach Lindau-Reutin sicherlich sinnvoll ist, um der Stadt Lindau eine Entwicklungsmöglichkeit nach innen geben zu können, wollen wir die Einkürzung der bestehenden Bahnsteige sowie die komplette Stilllegung des Bahnsteigs D und seiner Gleise nicht hinnehmen und verwenden uns hiermit ausdrücklich gegen die vorgelegten Pläne.

D.1 Länge der Bahnsteigüberdachungen in Lindau-Insel

Hinzu kommt noch, dass gemäss Bauwerksverzeichnis zu Bahnsteig B, siehe Unterlage D 4, S.2, nur der Rückbau des vorhandenen Bahnsteigdaches, aber keinerlei Neubau vorgesehen ist. Dies steht im Einklang mit den im Bauwerksplan verzeichneten Symbolen, siehe Bahnsteig B in Unterlage D 7 im Vergleich zu den Bahnsteigen A und C. Darüber hinaus ist keine überdachte Verbindung zwischen den Bahnsteigen geplant. Wir bitten Sie, den Vorhabensträger zu einer Stellungnahme sowohl zur Überdachung des verbleibenden Bahnsteigs B als auch zur Überdachung der Verbindung zwischen den Bahnsteigen und auch einer mindestens 10 m breiten Überdachung der rund 80 m langen Distanz zwischen Empfangsgebäude und dem Ende des Bahnsteigs B aufzufordern und uns zukommen zu lassen. Fahrgäste in einem Knotenbahnhof im Regen stehen oder umsteigen zu lassen, entspricht keinem Standard und ist aus Sicht der Fahrgäste gänzlich inakzeptabel.

Schliesslich sollen die neuen Bahnsteigdächer über den Bahnsteigen A und C mit einer Traufhöhe von ca. 5 m errichtet werden. Dies scheint gegenüber den derzeitigen Bahnsteigdächern deutlich höher zu sein und würde bedeuten, dass die Fahrgäste dem Spritzwasser bei Starkregenereignissen und/oder Wind beim Aus- und Einsteigen viel stärker ausgesetzt würden als heute bei gleichen Bahnsteigdachbreiten. Wir bitten Sie daher, genauere Angaben beim Vorhabensträger hierüber anzufordern, und nur Dächer zu verbauen, die optimalen Witterungsschutz bieten.

D.2 Bedeutung der Niederschlagswerte für alle Umsteigevorgänge in Lindau

Im Erläuterungsbericht auf S.29 oben werden die Regenspendedaten für Lindau angegeben: Regendaten aus KOSTRADWD-2000, nordöstlich von Lindau angesetzt:

$$r_{15,0.1} = 259,7 \text{ l/(s*ha)}$$

„Mit den KOSTRA-DWD-Rasterdaten werden Aussagen zu den Niederschlagshöhen und – spenden in Abhängigkeit von der Niederschlagsdauer D und der Jährlichkeit T (Wiederkehrintervall) getroffen.“

zitiert aus: https://www.dwd.de/DE/leistungen/kostra_dwd_rasterwerte/kostra_dwd_rasterwerte.html

Damit ergibt sich eine gute Vergleichbarkeit der Daten mit jenen an anderen Orten. Jedoch hat die DB Netz AG auch hier ziemlich alte Daten aus dem Jahr 2005 herangezogen, welche insbesondere die Starkniederschläge der jüngsten Zeit nicht berücksichtigten so dass wir auf folgende Quelle verweisen:

https://www.dwd.de/DE/leistungen/kostra_dwd_rasterwerte/download/bericht_revision_kostra_dwd_2010.pdf;jsessionid=ED59E80F4A05CF7523A6922D4C3870B3.live21062?__blob=publicationFile&v=6

Auf S.13 heisst es dort: „In KOSTRA-DWD-2010 wurde sich dagegen für die Maximum-Methode entschieden, d.h., es wurde das Pixel genutzt, das bei der Dauerstufe D = 24h und der Jährlichkeit T = 100a den höchsten Bemessungsniederschlagswert liefert.“

Demnach gibt es zwischen den alten Daten aus dem Jahr 2005 und den neuen Daten aus 2010 sowie den im Jahr 2017 revidierten Daten, siehe Abb.14 auf S.20 bei 300% Zoom, gerade im Bereich Lindau-Bregenz eine signifikante Zunahme zwischen 5% und 20% der bis zu 60 min betragenden Schauer sowie der Dauerregenereignisse von 12 h, 24 h bzw. 72 h, siehe auch Karten auf S.6 und 7 des vorgenannten Links.

Demzufolge sollten Sie den Vorhabensträger auch danach fragen, ob die Entwässerungsleitungen den offenbar durch den Klimawandel stetig wachsenden Anforderungen gerecht werden können.

Darüber hinaus findet man in https://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/253646/berichtkostra.pdf?command=downloadContent&filename=bericht_kostra.pdf bei den kurzzeitigen Niederschlägen von unter einer Stunde, dass die Niederschlagsmengen in Lindau von der Höhe her durchaus mit jenen des äusserst regenreichen Hochschwarzwaldes vergleichbar sind, siehe dort die Faben der entsprechenden Kästchen in den Karten K_2010R_E_01 und K_2010R_H_01 auf Seite 2-3 oben. Die Karten darunter zeigen, dass erst bei einer Niederschlagsdauer von mehr als 24 h die Regenmengen in Lindau deutlich geringer ausfallen als im Hochschwarzwald.

Weiteres wichtiges Ergebnis aus dem Link im vorhergehenden Abschnitt, S.4-1 :

„Exemplarische Tests an ausgewählten Beispielen zeigen, dass die neuen Statistiken KOSTRA-DWD-2010R als

geeignete Datengrundlage in die wasserwirtschaftliche Bemessungspraxis übernommen werden können.“

In Hamburg beträgt der KOSTRA-DWD-2010R- Wert 205,7 l/(s*ha), vgl.S.25 in http://www.aco-tiefbau.de/catalog/aco_tiefbau/documents/prospekt-qmax-schwerlast-und-retention-ACO-tiefbau.pdf, und ist damit deutlich niedriger als der von der DB Netz AG für Lindau angegebene KOSTRA-DWD-2010 Wert von 259,7 l/(s*ha). Damit kann man wohl mit Fug und Recht behaupten, dass das Lindauer Sauwetter schlimmer ist als das sprichwörtliche Hamburger Schiet-Wetter. Dabei sollte man nicht nur die Niederschlagsmengen in Betracht ziehen, sondern auch dessen Konsistenz. Denn im Falle von Gewittern dürfte es in Lindau deutlich mehr Hagelereignisse geben als in Hamburg, und im Winter gibt es schon wegen der Höhendifferenz und der Entfernung zum offenen Meer mehr und länger Schnee als in Hamburg. Und dort, wo viele Menschen gehen, wie z.B. am Querbahnsteig eines Kopfbahnhofes, tritt sich der Schnee noch während des Falls schnell fest, so dass daraus trotz eingeteilter Räumdienste die ganze Frostperiode über liegend bleibende, tückische Eisplatten mit wechselnder Dicke und entsprechender Rutschgefahr entstehen.

Wir fordern daher in Übereinstimmung mit dem Einspruch der Initiative Bodensee-S-Bahn, siehe dort Abb.6 und Abschnitt 1.8, die Gleise 2 bis 8 wie auch die Bahnsteigdächer der Bahnsteige A bis D nicht zu verkürzen, sondern eher noch zu verlängern, um den Fahrgästen im Lindauer Inselbahnhof ein vor den Unbilden des voralpinen Wetters geschütztes Umsteigen zu ermöglichen, um touristische Sonderverkehre nicht zu behindern, und um die Warthalle des Inselbahnhofs mit seinen Dienstleistungsbetrieben geschützt erreichen zu können.

D.3 Länge der Bahnsteige in Lindau-Insel

In Vorarlberg sollen ab 2019 insgesamt 21 neue, sechsteilige Talent-3-Triebzüge zum Einsatz kommen, von denen ein jeder schon 104 m lang ist, siehe <https://www.vn.at/lokal/vorarlberg/2016/12/16/knapper-zeitplan-für-zugbau.vn>. Sollte nun eine 208 m lange Doppeltraktion solcher Züge im Lindauer Inselbahnhof ankommen, z.B. nach einer Vorstellung auf der Bregenzer Seebühne, würde er schon einmal weder an Bahnsteig A noch an B noch an C ankommen können, weil die maximale Nutzlänge des Bahnsteigs A ab Puffer bei km 0,044 nur 198 m beträgt, ebenso die des Bahnsteigs B, jene des Bahnsteigs C gar nur 158 m, und weil ein einfahrender Zug aus Sicherheits- und Zeitgründen nicht genau am Puffer zum Stillstand gebracht werden kann, so dass sich bei den Bahnsteigen A und B eine realistische Nutzlänge von je 190 m ergibt. Alleine hierdurch wird das Betriebskonzept für Spitzenzeiten bei der Vorarlberg-S-Bahn in Zukunft derart eingeschränkt, dass die vorgesehene Planung nicht zu verantworten ist.

Für eine ausreichende Planung sollten die nutzbare Bahnsteiglängen mindestens 220 m zwischen dem Puffer und dem Ende des begehbaren Bahnsteigs betragen. Sollte nämlich eine Schwächung der Garnitur mangels Verkehrsaufkommens für die Rückfahrt nötig werden, muss man im Betriebsdienst beide Züge voneinander trennen, bevor die Bremsprüfung für den im Liniendienst zurückfahrenden Zugteil erfolgen kann, wodurch ein Abstand von mehreren Metern zwischen den beiden Zügen entsteht. Zusätzlich muss der Lokführer prüfen, ob sein Spitzensignal (die drei weissen Scheinwerfer an der Spitze des Zuges) funktioniert. 220 m Bahnsteiglänge wären dann für eine Doppeltraktion der sechsteiligen, ab 2019 von den ÖBB eingesetzten Talent-Triebwagen ausreichend und auch für die meisten Triebzüge des Fernverkehrs vom ÖBB-Railjet über den für den Fernverkehr zwischen Zürich und München vorgesehenen ETR 610 / RABe 503 bis hin zum ICE 2 oder ICE 3. Freilich nach wie vor unzureichend sind Bahnsteiglängen von 220 m für touristische Sonderzüge, welche durchaus mit 10 oder mehr Waggonen der Standardlänge von 26,4 m immer wieder in Lindau ankommen. Derart lange Sonderzüge sollen auch in Zukunft noch im touristisch äusserst attraktiven Lindauer Inselbahnhof abgefertigt werden können. Da derartige Züge stets bei DB Netz angemeldet werden müssen, können Sie dort eine komplette Aufstellung über derartige Verkehre in den letzten fünf Jahren bekommen – die uns im übrigen auch sehr interessieren würden.

Nur lokbespannten Zügen kann der Wiedereinbau der Weichen 55 und 56 zwischen die Gleise 2 und 3 am Beginn der Bahnsteige zugute kommen, siehe lfd.Nrn. D13 und D20 im Bauwerksverzeichnis, also in Unterlage D 4. Wir fragen uns, woran der Vorhabensträger hierbei wohl gedacht haben mag, denn die Gleislänge zwischen dem neuen Prellbock und der neuen Weiche in Gleis 3 beträgt knapp 40 m, was das Umsetzen einer Doppeltraktion vierachsiger Grossdieselloks ermöglicht, während der Zug hinter der neuen Weiche in Gleis 3 nur noch rund 130 m lang sein dürfte, also maximal 5 Waggonen der Standardlänge von 26,4 m umfassen könnte. Dachte er dabei an solche Züge wie im nachfolgend verlinkten Bild dargestellt, und dass diese auch in Zukunft niemals länger zu sein bräuchten: <http://hellertal.startbilder.de/bild/österreich~e-loks~br-1016-taurus-i-siemens-es64u2/532208/interessanterweise-ist-in-den-von-der.html>

D.4 Volkswirtschaftliche Bewertung der Gleiseinkürzung auf der Lindauer Insel

Bei der derzeitigen Auftragslage im Bauhauptgewerbe sind insbesondere Fachkräfte derartig nachgefragt, vgl. https://www.bauindustrie.de/zahlen-fakten/bauwirtschaft-im-zahlenbild/fachkräftemangel_bwz/ und <http://www.baustoffwissen.de/wissen-ausbildung/praxis-ratgeber/allgemeines/dihk-arbeitsmarktreport-2018-fachkräftemangel-baubranche-handlungsempfehlungen/>, dass öffentliche Aufgabenträger mit ihren Budgetgrenzen

bereits jetzt ihre Vorhaben mangels Auftragnehmern zu den vorgegebenen Preisen verschieben müssen, siehe u.a. https://www.schwaebische.de/sueden/bayern_artikel,-boom-im-handwerk-geht-weiter- arid,10909103.html oder besonders deutlich im 4.Absatz in https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-lindau/lindau_artikel,-gwg-baut-in-lindau-mit-verz%C3%B6gerung-g%C3%BCnstige-wohnungen- arid,10912859.html oder, leider nicht frei verfügbare: https://www.schwaebische.de/landkreis/landkreis-ravensburg/hergatz_artikel,-bahnhofsumbau-in-hergatz-verz%C3%B6gert-sich- arid,10910652.html

Die Nachfrage im Bauhauptgewerbe ist auch im langfristigen Trend stark steigend, siehe <http://www.bauletter.de/archiv/2018/2018-07-24.php>, so dass insgesamt auch in den nächsten Jahren mit dementsprechend steigenden Preisen zu rechnen ist. Unter diesen Gesichtspunkten halten wir den Teilabriss der Bahnsteige A bis C, die Neubauten von Bahnsteigüberdachungen über den Bahnsteigen A und C sowie den Totalabriss des Bahnsteigs D für Verschwendung von knappen Ressourcen des Bauhauptgewerbes und erst recht von Steuergeldern. Wir fordern deswegen nur die Erhöhung der Bahnsteige A, C und D auf 55 cm unter Nutzung der bestehenden Bauwerke auf voller Länge, denn diese können, nach Abbau der bestehenden Kantenbegrenzungen und Einbau von standardisierten Bahnsteigkantenabschlusselementen mit 55 cm Höhe über Schienenoberkante, durch Auffüllen der bestehenden Flächen weitergenutzt und mit standardisierten Bahnsteigbelägen wie auch Blindenleitelementen ausgestattet werden. Bahnsteig B ist gem. Tabelle 6 auf S.72 im Erläuterungsbericht bereits in der Vergangenheit mit der Sollhöhe von 55 cm über Schienenoberkante errichtet worden, so dass die Verkürzung dieses für alle Fernzüge geeigneten, da 405 m langen Bahnsteigs ein Rückschritt im Blick auf fahrplanerische Freiheiten der Bahntouristikunternehmer bedeutet. Beispiele für sehr lange Sonderzüge in Lindau sind auf den folgenden Bildern zu sehen:

<http://www.bahnbilder.de/bild/deutschland~e-loks~br-103/435163/103-184-kurz-nach-dem-ankuppeln.html>
<http://www.bahnbilder.de/bild/deutschland~bahnhöfe-l---q~lindau/616658/ein-begehrtes-fotoobjekt-ist-am-30062012.html> oder derselbe Veranstalter, das Bayerische Eisenbahnmuseum in Nördlingen, zu anderer Gelegenheit, zum Nachzählen der Waggonen und Berechnen der Zuglänge auf https://www.youtube.com/watch?v=0BE32eBZ_Y8

Auch der tägliche Regelzug von Münster in Westfalen über Köln, Bonn, Mainz, etc, Stuttgart und Ulm etc. nutzt derzeit den Bahnsteig B:

<http://hellertal.startbilder.de/bild/deutschland~e-loks~auslaendische-loks/482475/die-öbb-1116-093-4-hat-in.html>

Um den Forderungen der Stadt Lindau nach einer direkten Verbindung zur Hinteren Insel alternativ zur Thierschbrücke gerecht zu werden, unterstützen wir den Vorschlag der Initiative Bodensee-S-Bahn ausdrücklich, die sogenannte „Zollmauer“ zwischen Gleis 1 und dem Busbahnhof vor dem gegenwärtigen Lindauer Hauptbahnhof wie auch das Gleis 1 selbst wenigstens zwischen der ehemaligen Post und dem derzeitigen Puffer abzureißen. Dadurch könnte man allen Fahrzeugen der Rettungsdienste wie auch der Polizei oder sonstigen städtischen Diensten die Erreichbarkeit der hinteren Insel sichern, falls einmal die Thierschbrücke blockiert sein sollte. Ausserdem würde dadurch der Querbahnsteig, der die Bahnsteige A bis D miteinander verbindet, schneller barrierefrei für Fussgänger, Rollstuhl- und Radfahrer erreichbar werden, welche den Bahnhof von der Maximilianstrasse und der ehemaligen Post her erreichen. Zusätzlich besteht dafür schon heute eine Überdachung.

Aus unserer Sicht hat die Beibehaltung der bisherigen Bahnsteiglängen im Inselbahnhof nach der Ausbesserung der Gleise in den letzten Monaten also nicht nur aus Sicht des Umsteigekomforts für Bahnfahrergäste, nicht nur aus verkehrsabwicklungstechnischen Gründen insbesondere wegen der neuen Talent-3-Triebzüge für die S-Bahn Vorarlbergs, sondern auch für die Steuerzahler den grössten Vorteil, und wir hoffen, dass dadurch die Errichtung einer vierten Bahnsteigkante im Reutiner Knotenbahnhof für den Durchgangsverkehr sowie die dann nötigen drei Rampen zur barrierefreien Erreichbarkeit der Personenüberführung finanziert werden können. Städtebauliche Überlegungen, die zur Zerstörung einer in der Vergangenheit wohldurchdachten und bis heute in ständiger Nutzung befindlichen sowie in Zukunft nach wie vor benötigten Verkehrsinfrastruktur führen würden, sind den Fahrgastbelangen gegenüber zurückzustellen.

Maßnahme E – Erneuerung der Stützmauer Seedamm

Pro Bahn begrüsst ausdrücklich diese Massnahme zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit des Seedamms auf lange Frist und akzeptiert auch die damit einhergehende zeitweise Sperrung des westlichsten Gleises auf dem Seedamm zu Bauzwecken.

Maßnahme F – Elektrifizierung Strecke 5362 Bf Lindau-Insel – Aeschach

Den Fussgängersteg, der den Hauptbahnhof derzeit über die Gleise 1 bis 10 überquert und der im Zuge der Elektrifizierung zwischen der Lindauer Insel und dem Abzweig Aeschach komplett abgerissen werden soll, siehe Abschnitt D.6.2 und F.6.2 im Erläuterungsbericht, bitten wir durch ein bedarfsgerecht verkürztes Bau-

werk mit vollständiger Überdachung auch der Treppen zu ersetzen. Da durch die nicht weit entfernte Querung hinter den Puffern der Gleise 2 bis 8 die Hintere Insel auch für bewegungseingeschränkte Personen erreichbar sein wird, ohne Hindernisse überwinden zu müssen, brauchen an die Barrierefreiheit dieses Bauwerks keinerlei Ansprüche gestellt zu werden. Wünschenswert wären zusätzlich drei Treppenabgänge von dieser Bahnhofsquerung nach Norden auf die Bahnsteige B, C und D, um den Fahrgästen ein rasches Umsteigen auch aus den hinteren Zugteilen zu gewährleisten.

Mit herzlichen Grüßen

PRO BAHN - Landesverband Bayern e.V.
Vorsitzender

PRO BAHN - Landesverband Bayern e.V.
Bezirksgruppe Schwaben

Winfried Karg

Christian Moritz, Beauftragter